



—•1

Zhao, Chunli; Yang, Binzhang

Published in:
China Landscape Architecture

Publication date:
2012

Document version
Peer-review version

Document license:
[Ikke-specificeret](#)

Citation for published version (APA):

Zhao, C., & Yang, B. (2012). —•1. *China Landscape Architecture*, 39-42. [1000-6664(2012)06-0039-04].
[http://www.cnki.net/KCMS/detail/detail.aspx?QueryID=2&CurRec=11&dbcode=CJFQ&dbname=CJFD2012&filename=ZGYL201206018&urlid=&yx=&uid=WEEvREcwSIJHSlidTTGJhYkg4T0hwMGlacXZGMm5uWERjT3U3YllwRHlobHBsejRWNFJrQXIIUTNFVWxLWFFsUUtsbz0=\\$9A4hF_YAuvQ5obgVAqNKPCYcEjKensW4lQMovwHtwkF4VYPoHbKxJw!!&v=MTY2ODc0SDIQTFZOUViSVI4ZVgxTHV4WVM3RGgxVDNxVHJXTTFGckNVUkwrZlplWnJGeUhoVWlzTVB5clNZckc=](http://www.cnki.net/KCMS/detail/detail.aspx?QueryID=2&CurRec=11&dbcode=CJFQ&dbname=CJFD2012&filename=ZGYL201206018&urlid=&yx=&uid=WEEvREcwSIJHSlidTTGJhYkg4T0hwMGlacXZGMm5uWERjT3U3YllwRHlobHBsejRWNFJrQXIIUTNFVWxLWFFsUUtsbz0=$9A4hF_YAuvQ5obgVAqNKPCYcEjKensW4lQMovwHtwkF4VYPoHbKxJw!!&v=MTY2ODc0SDIQTFZOUViSVI4ZVgxTHV4WVM3RGgxVDNxVHJXTTFGckNVUkwrZlplWnJGeUhoVWlzTVB5clNZckc=)

步行空间设计与步行交通方式的选择——扬·盖尔城市公共空间设计理论探析(1)

Design of Pedestrian Space & Option of Walking Behavior—The Study on Jan Gehl's Theory for Public Space Design (Part 1)

赵春丽 / ZHAO Chun-li

杨滨章* / YANG Bin-zhang

摘 要: 扬·盖尔基于“以人为本”的理念,从心理感知和物质环境2个方面对城市步行空间设计以及其对城市空间和市民生活质量影响等方面进行了长期的探索、实践和研究,并取得了令人瞩目的成就。通过对扬·盖尔相关设计项目及设计思想的系统研究,总结出其有关步行环境、距离、路径、畅通和效益5个方面的步行空间设计理论。希望通过对扬·盖尔有关步行空间设计理论的介绍,推动我国城市步行空间设计与建设的理论和实践的发展。

关 键 词: 风景园林; 扬·盖尔; 步行空间; 空间品质; 步行交通

文章编号: 1000-6664(2012)06-0039-04

中图分类号: TU 986

文献标志码: A

收稿日期: 2011-08-21; **修回日期:** 2012-03-20

Abstract: Based on the human-oriented principle, the well-known Danish architect and urban planner Jan Gehl has engaged in the research on the urban public spaces and its impacts on the urban public spaces and quality of urban life through the psychological perception and physical environment, and he has made remarkable achievements after long time exploration, practice and research. Through the systematic research on his relevant design projects and thoughts, this paper presents Jan Gehl's theory about the spatial design which is summarized into the five aspects such as walking environment, distance, across street, accessibility and benefit. Through introducing his theory, the intention of this paper is that the authors expect to play the active role in the development of both theory and practice in the design and construction of urban pedestrian space.

Key words: landscape architecture; Jan Gehl; pedestrian space; spatial quality; walking

近些年来,随着私家汽车数量的急剧增加,无论超大型城市还是中小型城市,交通拥堵现象如瘟疫般蔓延。为了缓解交通难题,许多城市都加大了以新建、拓宽和高架为特征的道路系统改造力度,力求为机动车的出行创造更多便利。令人遗憾的是,在“汽车优先”的交通理念驱使下,这些便利多是以侵占城市绿地和挤占步行空间为代价获取的。由于步行空间的萎缩和丧失,消减了人们选择步行或自行车出行的意愿,也迫使人们更多地依赖私家汽车或其他公共交通工具,进而影响到市民生活和公共生活的开展。目前,我国已有学者在探讨改变此种现状的办法,而步行作为缓解城市交通难题和提高城市宜居性、可持续性的方式之一,无疑越来越受到人们的关注。但是,目前我国学者对步行空间的研究多集中于商业步行街领域,而对城市交通体系中的步行空间研究甚少。

相较于我国,西方学者则更早地开展了相关的研究,丹麦建筑师、城市规划师——扬·盖尔(Jan Gehl, 1932—)就是其中成就突出的一位。

自1960年毕业于丹麦皇家艺术学院建筑学院后,盖尔一直留校从事教学和研究工作。最初研究的重点集中在城市公共空间与公共生活领域,随后逐渐扩展到城市可持续发展战略方面。在开展学术研究的同时,盖尔先后承担了50多个国家70多座城市的近百项有关改善城市公共空间品质、公共空间设计和发展战略规划等方面的项目,特别是在步行空间设计方面取得了令人瞩目的成就,其学术声望也在世界范围内日益显赫。盖尔很早就开始关注汽车入侵城市公共空间的问题,并积多年研究经验形成了其“以人为本”的城市公共空间设计理论。他认为,应阻止因汽车增加而侵占城市公共空间、损害公共生活的现象,“建设更多的机动车道就意味着更多的人选择小汽车”,因此,“要鼓励人们选择步行和自行车交通,就要为人们创造良好的步行和自行车环境”^[1]。本文通过对扬·盖尔相关设计项目及设计思想的系统研究,总结出其在步行环境、距离、路径、畅通和效益5个方面的空间设计理论,希望能够对推动我国城市步行空间设计与建设的理论和实践发展起到借鉴与启示作用。

* 通信作者(Author for correspondence) Email: yangbzh@hotmail.com

1 步行与步行空间

步行是人从一地到另一地的移动,也是一种最为简便与普通的出行方式。在早期城市中,由于城市规模较小,机动车辆较少,道路通常是人车(即行人、人力车和畜力车)混行,且步行空间占据着主导地位。步行不仅为生活所必需,同时也为人们提供了活动和交往的机会,而步行空间则是这一切的舞台。在现代城市中,由于城市规模和形态的变化,步行除了其原有的价值与功能外,更多被当做城市交通系统中的一部分而存在。通常情况下,步行空间都是遵循道路系统规划与交通规则来建设的,仅关注其交通属性而忽视了其提高和改善城市公共空间质量,鼓励人们选择步行方式出行等方面的作用。因此,在其规划和设计上,也就谈不上关注行人的感受和塑造城市的形象。

步行空间通常是指所有由建筑边缘所界定的用于步行的道路空间。它不仅包括传统步行商业街道的环境,而且也包括城市内部所有的步行空间系统。在现代社会中,步行空间的舒适与否在很大程度上影响或决定着人们是否选择步行出行,特别是在私家车普及和网络发达的今天,步行环境对人们步行的影响更是超过了以往。因此,西方国家已经将对步行空间的关注,提升为对城市公共空间形象和公共生活品质关注的高度。在这方面,扬·盖尔认为,步行环境包括物质环境和心理环境2个方面,二者共同决定着步行者的使用感受,而这种感受又反过来影响到人们公共生活的质量。例如,当人行走在橱窗内陈列着琳琅满目商品的步行街上时,会因欣赏的愉悦而暂时忘却疲惫;而当人走在阴冷的高墙下,则会因环境的冷漠而感到恐惧,从而加快行走的速度。基于这种对人们日常行为和生活的观察与思考,扬·盖尔对如何创造高质量的步行环境提出了相应的设计对策。

2 扬·盖尔步行环境设计理论

2.1 步行环境

步行环境设计首先应确保步行者在行走时感到舒适。影响舒适的因素是多方面的,既有街道的物质环境,也有文化和艺术的氛围,还有沿途的景观和人们的活动等。盖尔认为,在设计步行环境时应首先确保人们在行走时不会发生拥挤,尤其是危险的出现。这样,人们才有可能不时地停下来观看周围,或以漫步的方式来享受街道两侧的景致。要达到这样的要求,在设计过程中就应充分考虑街道行人的流量,以便为步行者留出足够的空间。关于街道“拥挤度”目前尚无公认的标准。2008年研究纽约案例时,盖尔发现在10m宽的街道上,如果每分钟通行120人左右,就会带给人拥挤的感觉^[2]。因此,他提出在1m宽的街道上,当每分钟通过道路界面行人人数达到12人时,应视为达到拥挤的界限。

盖尔通过观察,将街道拥挤所带来的负面效应归纳为4个方面。1)不利于商业发展。因为在拥挤的情形下,人们无法驻足观看或欣赏临街橱窗的展示,这就降低了人们消费行为发生的可能性。2)不利于行人安全。在拥挤时,人们几乎都是在被推或推人的情形下向前移动,这就极易发生滑倒或踩踏事故。3)不利于维护特殊群体的利益。拥挤的环境给老年人、儿童、孕妇和残疾人,以及坐轮椅和推婴儿车出行的人带来不便,甚至是潜

在的危险。4)不利于鼓励人们步行^[2]。街道拥挤不仅会带来上面提到的负面效应,而且也无法带给行人愉悦和舒适的感受,也就无法吸引人们选择步行方式出行。因此,在设计或改进步行街道时,应首先做好行人流量的分析工作,以确保步行道不会发生拥挤现象。

2.2 步行距离

关于适宜的步行距离——即可达性问题,目前尚无统一的标准。对此,不少西方学者的研究表明:以到达某一开放空间的距离为例,当距离超出300~400m距离时,人们前往的意愿就会骤降^[3]。基于此,西方国家常常将小区幼儿园、学校或商业服务设施的服务半径设为不超过500m,不同交通方式之间的换乘距离一般也不超出300m。不过,当人们为到达某一景点或在公园散步时,其实际的步行距离都可能会超出可达性预设的范围,并且会忽略或忘记疲惫。由此,盖尔认为人们“可接受的步行距离”是一个变量,它可因环境、动机等因素发生相应的改变。因此,在道路空间设计时,如果将路面铺装得很舒适,沿路景观设置得具有趣味性,就可能使行人忘记步行的距离,甚至忽略行走本身带来的疲劳;反之,如果道路的舒适度很低,两旁的景观乏味,疲惫和厌倦的感受就会很快袭来,进而使人们的步行意愿下降,可接受的步行距离也随之缩短。因此,盖尔在《人性化城市》一书中,将步行距离区分为“实际距离”和“感知距离”。“实际距离”即两地之间道路的实际长度;“感知距离”则是由人的心理感受确定的长度,可能大于或小于实际距离。他认为,“感知距离”是由实际距离和步行环境的质量共同决定的。因此,在步行空间设计时不能仅从交通功能的角度考虑问题,更应从街道的整体环境设计上入手。

2.3 步行路径

走捷径是人的一种本性。通常一些行人会在无交叉路口的情况下穿越马路,这种行为也被视为“不遵守交通秩序”。不过,如果从道路斑马线设置是否得当的角度来思考,设计本身是否也存在不合理现象呢?盖尔认为,人之所以横穿马路是因为人们习惯走捷径,而这一习惯就像人们喜欢其他美好事物一样,是人的一种天性。所以,当校园内草坪上被踩出新的小径,或行人并没有走在设计好的道路上时,这类现象并不一定都是行人的过错,也可能是设计者忽略或违背了人的行为习惯,至少是没有完全从关怀行人的角度进行设计,否则正常情况下行人所辟出的“蹊径”就应该是设计师方案中的“正路”。同样,路径的合理性和斑马线及红绿灯等都应依据行人的需要而设计。为此,盖尔认为作为一名合格设计师,要做的工作是把人的需求放在第一位,按照人的行为习惯去设计,这比花更多精力去考虑其他因素要重要得多。

2.4 步行畅通

步行的通畅性是步行环境中另一个重要因素。盖尔提出:一是应确保形成完善的有机步行体系,使人们可以便捷地到达自己想去的地方;二是应清除所有阻隔行进的路面障碍。针对前者,应形成与不同尺度公共空间相连接的密集步行路网,使人们有路可行,并且沿路有景可看,不会因步行空间的单调而放弃步行;同时所有交通设施都应以便行人为第一要素,使行人走到哪都能感觉到尊重。针对后者,应消除阻碍步行的一切

图1 扬·盖尔步行环境评价要点^[4]

障碍，避免因意外因素迫使行人突然停下或转向的情况发生。比如，设在路边的栏杆会强迫行人绕行，某一空间入口或出口都会影响步行的畅通。此外，在存在高差的地方，要尽量使用斜坡而少用台阶，这样既可以方便行人，又可以照顾残障人士。盖尔团队的研究表明，坡道比台阶更容易被行人接受，而过街天桥和地下通道则应作为无法避免情况下的最后选项。

2.5 步行效益

当步行环境达到舒适和良好的时候，能够吸引更多的人们选择步行交通。那么，步行究竟可以给人们的生活带来哪些益处呢？盖尔认为，首先，鼓励更多的人选择步行交通就意味着使用其他交通方式的减少，这不仅可以改善城市交通拥堵的问题，也是最为绿色的出行方式，对低碳环境建设具有积极意义；其次，从经济角度考虑，步行者以较慢的速度行进在城市中，延长了在街道上停留的时间，无形中就会促进沿街商业的发展，就会带来潜在的经济效益；再次，步行是最简便的健身方式，也是成本最低的健身运动，有助于人们改善健康状况。

此外，盖尔结合其多年的经验提出了步行环境改造的标准，这些标准能够使人更清晰地认识到环境与步行感受之间的关系，也会对步行环境设计起到积极的指导作用(图1)。

3 结语

步行是一种既有益于身心健康，又有助于增添城市公共空间活力，改善城市交通拥挤状况的出行方式。因此，鼓励步行交通，已成为许多西方城市发展战略中的重要内容之一。随着城市化进程的加快，步行环境的品质建设应逐步纳入我国城市环境建设的日程。扬·盖尔关于步行空间设计的理论，对我国当前城市步行环境体系建设具有一定的启示。

1)从政策规划的层面上看，目前在城市规划与设计方面我们还缺乏对城市步行空间品质建设重要性的认识。由于对步行空间品质的建设没有给予足够的关注，即便是在步行道体系比较完善的城市，由于存在环境脏乱差、安全性低、噪声严重等因素，使人们也不愿意选择步行。因此，要改变目前的现状，就应从政策规划与制定方面入手。

2)从项目设计的层面上看，目前既存在着规划师和设计师在规划设计时，没有真正将步行者的使用感受放在重要位置，而只注重追求形式上完美的现象，也存在着项目方会为了自己的利益而随意改变设计师的方案，从而导致设计与建设脱节的现象。因此，应该在提高设计师社会责任感和赋予他们更大自主权方面入手，使他们能够在设计过程中有机会多与各方面交流，特别是与市民交流，使其能够根据自己的专业认识与知识做好设计。

3)从理论研究的层面上看，目前我国尚未形成一套可以指导公共空间设计的理论，而理论研究层面的缺失，使得设计师缺少相关的知识和概念，导致对步行环境建设细节关注的忽略。可喜的是，随着我国改革开放事业的不断深入，随着人们对公共空间价值与作用认识的深入，已经有越来越多的人开始关注步行环境品质的建设，相信这一领域的研究也会很快赶上和接近西方先进国家的水平。

参考文献：

- [1] 盖尔建筑事务所&宇恒可持续交通研究中心. 昆山阳澄湖地铁站周边MOD模式城市设计报告[R]. 2010.
- [2] Report of New York project: World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm[R]. Gehl Architects, NYCDOT (New York City Department of Transportation) joint published, 2009.
- [3] Jasper Schipperijna, Ola Ekholm, Ulrika K. Stigsdottera. Factors influencing the use of green space: Results from a Danish national representative survey[J]. *Landscape and Urban Planning*, 2010, 95(3): 130-137.
- [4] Gehl J. *Cities for People*[M]. Washington: Island Press, 2010: 259.

(编辑/曹娟 李旻)

作者简介：

赵春丽/1985年生/女/内蒙古人/东北林业大学园林学院硕士/阿普贝思(北京)建筑景观设计咨询有限公司/研究方向为可持续城市发展设计(北京 100083)

杨滨章/1960年生/男/黑龙江哈尔滨人/东北林业大学园林学院教授/丹麦哥本哈根商业大学旅游与文化管理中心客座研究员/研究方向为风景园林历史与理论、城市规划与设计(哈尔滨 150040)